

# **\_ Die kommunalen Bemühungen um den Ausbau des Carsharing in Leipzig**

## **Chronologie, Stand, Fazit und Folgerungen.**

### **Ein Positionspapier**

**Roland Quester**

stadtentwicklungs- und verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Stadtrat Leipzig

23. Mai 2011

#### **0**

##### **\_Einleitung**

Carsharing gilt in Deutschland wie in anderen europäischen Ländern als ein wesentlicher Baustein einer neuen Mobilitätsorganisation. Ein Fahrzeug nicht mehr privat zu besitzen, sondern nur noch zu nutzen, wenn tatsächlicher Bedarf dafür besteht, wird vor allem in Großstädten für eine zunehmende Anzahl von Haushalten eine in vielerlei Hinsicht attraktive Alternative.

Die Kommunen haben u.a. vor dem Hintergrund von Flächenknappheit im öffentlichen Straßenraum und zunehmenden Anforderungen des Umweltschutzes ein großes Interesse am Erfolg von Carsharing, da dieses eine Vielzahl privater PKW ersetzt und die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes unterstützt. Und die Kommunen haben Möglichkeiten, den Erfolg von Carsharing-Angeboten zu befördern, welchen ohne die Zusammenarbeit mit der Stadt und anderen Partnern wichtige erfolgsbestimmende Faktoren fehlen.

Auch in Leipzig gibt es bereits seit Mitte der neunziger Jahre eine Beschäftigung mit und Bemühungen um die Etablierung und kommunale Unterstützung erfolgreichen Carsharings, was auch in diversen städtischen Beschlüssen als Aufgabe festgehalten wurde. In allerjüngster Zeit konnten dabei auch erste praktische Erfolge erzielt werden. Dazu zählen der aktuell laufende Test zur Eigennutzung von Carsharing in der Verwaltung, eine Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Nahverkehr und erste Vermittlungen von Flächen für Carsharing-Stationen.

Trotzdem fehlt immer noch sowohl ein Gesamtkonzept für den kommunalen Umgang mit Carsharing und vor allem die Ermöglichung eines dichten Stationsnetzes, welches nur über Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums erreicht werden kann. Hier ist trotz vieler Zusagen bisher noch kein Durchbruch erzielt worden.

Das Positionspapier beleuchtet die Historie des bisherigen Engagements und benennt die Notwendigkeiten eines konzentrierten kommunalen Handelns in diesem Mobilitätsbereich.

***Den ersten Preis im durch die Stadt ausgelobten Wettbewerb „klimabewusst mobil in Leipzig“ erhielt am 27.4.2011 die evangelisch-lutherische Superintendentur Leipzig. Die Mitarbeiter kommen für ihre Mobilität ohne eigenes Dienstfahrzeug aus. Die meisten Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für den Fall, dass ein Kfz benötigt wird, nutzt die Superintendentur das CarSharing-Angebot von teilAuto.***

*www.l-iz.de*

## I

### \_ Carsharing - Warum?

Im Durchschnitt wird ein privater PKW rund 1 Stunde im Tag genutzt, 23 Stunden steht er dagegen und blockiert gerade in den Städten wertvolle Flächen. Teilen sich mehrere Personen bzw. Haushalte gemeinsam ein Auto, ersetzt nach verschiedenen Erhebungen ein Carsharing-Auto 4 bis 10 Pkw. Das bedeutet u.a. weniger Autos auf den Straßen und mehr Platz für andere Nutzungen. Carsharing-Nutzer fahren zudem seltener PKW und nutzen häufiger die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Die positiven Effekte sind u.a. eine Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen.

Carsharing, als gemeinschaftliches Auto-Teilen von privaten Anbietern organisiert, wird daher bundesweit als ein wichtiges Element kommunaler Mobilitätskonzepte betrachtet.

## II

### \_ Carsharing in Leipzig.

Politische Bemühungen zur Förderung des Carsharing gehen in Leipzig bis in das Jahr **1996** zurück. Damals stellte die Fraktion Bündnis90/Die Grünen das erste Mal in der Ratsversammlung eine Anfrage (II/F 186) an die Verwaltung zu deren Bemühungen für eine Unterstützung und Förderung des Auto-Teilens als Alternative zum privaten PKW-Besitz. Zu dieser Zeit gab es in Leipzig ein sehr kleines Carsharing-Angebot mit begrenzter Ausstrahlung (ca. 35 Nutzer) und wenig professionellen Strukturen.

**1999 - 2000** wird in Leipzig auch bundesweit registrierte Grundlagenarbeit geleistet. Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. führt in Kooperation mit dem Leipziger Büro *Doppelspitze* das von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt finanzierte Projekt *Innovative CarSharing-Konzepte* durch, aus dem ein halbes Dutzend Projektberichte zu Themen der Zusammenarbeit von Carsharing mit Wohnungsunternehmen und Unternehmen des Nahverkehrs sowie zum modernen Marketing für Carsharing hervorgehen. In Leipzig selbst unterstützen die Projektmitarbeiter ab März 2000 den neuen Carsharing-Anbieter *teilAuto Leipzig/Halle* beim Aufbau der Organisations- und Vertriebsstrukturen. Der eine eher familiäre Initiative ablösende professionelle Carsharing-Anbieter konnte die Kundenzahl in Leipzig dann schon innerhalb des Jahres 2000 von 60 auf 400 erhöhen. Die Wirkung auf die Stadtverwaltung und die Leipziger Verkehrsbetriebe blieb aber eher symbolischer Natur ...

... **im 2003** vom Stadtrat beschlossenen *Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum* taucht Carsharing immer noch ganz vorsichtig, mit gerade einmal zwei Zeilen, als „Beitrag zur Begrenzung des Autoverkehrs und zur Verlagerung geeigneter Wege auf die öffentlichen Verkehrsmittel“ auf, wobei „die Stadt nach Möglichkeit Unterstützung gewährt“. Aber es vergehen weitere zwei Jahre, bis ...

...**im 2005** vom sächsischen Landesamt für Umwelt und Geologie in Abstimmung mit der Stadtverwaltung aufgestellten *Luftreinhalteplan für die Stadt Leipzig* (LRP), die Förderung des Carsharing als eine Maßnahme zur Senkung der Luftschadstoffbelastung erstmals förmlich festgeschrieben wird. Was jedoch noch nichts praktisches zu bedeuten hat, denn ...

... **2007** legte die Stadtverwaltung dem Stadtrat einen Bericht (Drucksache-Nr. 2624 vom 18.7.2007) zum Umsetzungsstand der Maßnahmen des LRP vor - ohne dass dieser eine Aussage zu einer umgesetzten Förderung des Carsharing enthielt. Daher stellte die Fraktion Bündnis90/Die Grünen die Anfrage Nr. IV/F 417 „Förderung von Carsha-

ring“ vom 24.10.2007, die einen Monat später schriftlich beantwortet wurde. In der Anfrage werden die drei Schwerpunkte Stellplätze für Carsharing im öffentlichen Straßenraum, Carsharing Nutzung durch die Verwaltung und Beförderung der Verknüpfung zwischen Carsharing und städtischem ÖPNV thematisiert. Die Antwort war ernüchternd. Die Unterstützung bestand in einer positiven Stellungnahme gegenüber der Arbeitsagentur für eine ABM-Stelle, selbst genutzt wurde Carsharing nur zur Fußball-WM 2006 und zur Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Carsharing würden Verwaltung und LVB die Entwicklung weiter beobachten. Zum Thema Stellplätze auf öffentlichen/städtischen Flächen heißt es in der Antwort u.a.:

„Weiter ist zu erwähnen, dass mit der Firma Carsharing die Möglichkeit der Einrichtung eines Stellplatzes am Nordplatz geprüft wird... Um im Vorgriff auf eine gesetzliche Regelung die Einrichtung von Stationen/Stammplätzen in Stadtgebieten mit nicht verfügbaren privaten Flächen auf der öffentlichen Straße zu ermöglichen, erfolgen gegenwärtig Gespräche zwischen dem Verkehrs- und Tiefbauamt und einem Carsharing-Unternehmen. Speziell gibt es dazu als Einzel- bzw. Testfall Überlegungen, jeweils einen Standort in den Ortsteilen Gohlis, Schleußig und Mockau im Bereich der öffentlichen Parkmöglichkeiten einzurichten. Der Zeitpunkt ist abhängig von den noch zu klärenden Rahmenbedingungen für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis bzw. vertraglichen Regelung zwischen der Stadt und dem Unternehmen.“

Seit 2007 wurde nun geprüft. Klären ließ sich jedoch seitdem scheinbar nichts, denn es bedurfte erst einer neuen Willensbekundung, die ...

... **2009**, und damit weitere zwei Jahre später, mit der Drucksache-Nr. 4445 „Unterstützung von Carsharing in Leipzig“ vom 11.8.2009, gemeinsam von den Dezernaten Stadtentwicklung und Bau sowie Umwelt, Ordnung, Sport in die Dienstberatung des Oberbürgermeisters eingebracht und dort bestätigt wurde:

„Zur Umsetzung der stadtentwicklungs- und klimapolitischen Ziele wird der Ausbau von Carsharing in Leipzig aktiv unterstützt, insbesondere bei der Ausweitung des Stellplatzangebotes in innerstädtischen Quartieren... Der Anbieter von Carsharing in Leipzig plant derzeit die Anzahl der Carsharing-Stationen in Leipzig oder Dresden zu verdoppeln („40 plus-Projekt“). An 40 neuen Stationen sollen angebotsorientiert zusätzlich 40 Fahrzeuge aufgestellt werden... Kurzfristig liegt dabei der Schwerpunkt in der Ausweitung von Stellplatzangeboten in den innerstädtischen Bereichen. Dazu sind im einzelnen erforderlich: Unterstützung bei der Standortsuche... Benennung zentraler Ansprechpartner ...einheitliche Grundsätze zur Nutzung von städtischen Flächen für Carsharing... Mittelfristig soll auch eine stärkere Nutzung von Carsharing durch die Stadtverwaltung geprüft werden. Darüberhinaus sind die Koppelungsmöglichkeiten mit den Angeboten des ÖPNV und dem Radverkehr weiter zu entwickeln... Der Prozess kann auch im Rahmen des Projektes „*koopstadt* Stadtentwicklung Bremen Leipzig Nürnberg“ unterstützt werden, da insbesondere in der Hansestadt Bremen umfangreiche Erfahrungen dazu vorliegen (Mobilpunkte u.a.)“

2009 wird zudem sowohl im fortgeschriebenen *Luftreinhalteplan* als auch im *Integrierten Stadtentwicklungskonzept* (SEKo) die Förderung von Car-Sharing wieder einmal festgeschrieben.

So verlockend das Angebot, 40 neue Carsharing-Stationen und damit einen enormen Sprung in der Netzdichte in Leipzig zu bekommen und so deutlich erstmals konkrete Arbeitsaufgaben in der Verwaltung benannt werden, es braucht nochmals ein Jahr, bis ...

...**2010** mit der Drucksache-Nr. V/788 vom 24.8.2010 über die „Einrichtung von Stellplätzen für Carsharing im öffentlichen Verkehrsraum“ informiert wird:

„Die Einrichtung von insgesamt 4 Carsharing-Stellplätzen an 2 Standorten auf der Grundlage einer Sondernutzungserlaubnis wird als Test für 1 Jahr beschlossen. Sollte die Stadtverwaltung ihren Fuhrpark teilweise auf Carsharing umstellen, sollen auch Stellplätze in der Nähe des Neuen Rathauses, des Technischen Rathauses sowie des Jugendamtes eingerichtet werden... Unter Bezug auf den Luftreinhalteplan, die die Förderung von Carsharing vorsieht, kann das öffentliche Interesse gegeben sein, über eine jeweils für ein Jahr befristete Sondernutzungserlaubnis eine Fläche vorzusehen... Für eine 1-jährige Testphase werden als Standorte zunächst vorgeschlagen: Nordplatz/Ecke Roscherstraße 2 Stellplätze, Arndtstraße/Ecke Wundstraße 2 Stellplätze...“

Aus den vorgesehenen 40 Standorten werden so erst einmal 2, testweise. Und wieder gehen vier Monate ins Land, bis ...

... **am 9.12.2010** die Leipziger Volkszeitung (LVZ) über den Inhalt der Drucksache V/788 aus dem August berichtet und u.a. schreibt: „Die Verwaltung hat dies gestern bestätigt und mitgeteilt, dass die Umsetzung dieses Planes mittlerweile kurz bevorsteht. Für beide Stellplätze habe ein Carsharing-Anbieter Interesse bekundet und die Vorbereitungen seien angelaufen, hieß es. Jetzt könne ein entsprechender Vertrag abgeschlossen werden. Sobald der unter Dach und Fach sein, würden die Plätze vor Ort eingerichtet. Da dafür eine Standorttafel und Markierung erforderlich sind, müsse die entsprechende Witterung abgewartet werden.“

Da war nun aus dem August schon wieder Winter geworden. Und das hieß wiederum abwarten, bis ...

... **am 11.3.2011** die Lokalpresse über den ersten tatsächlich praktischen Schritt berichtete: den Start des Pilotprojektes Carsharing-Nutzung in der Stadtverwaltung, in dem fünf Carsharing-Fahrzeuge für sechs Monate neun verwaltungseigene Fahrzeuge ersetzen. Nur einen Tag später berichtet die Presse über die im Sommer 2011 geplante Eröffnung des neuen Kundenzentrums der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) in der Innenstadt, in dem laut Bericht auch verknüpfende Angebote anderer Mobilitätsdienstleister wie Bahntickets, Carsharing und Fahrradverleih integriert werden sollen. Am 25.3.2011 wird wiederum über zum 1.8.2011 in Kraft tretende Tarifierhöhungen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) berichtet. In der LVZ heißt es dabei u.a.: „Neu angebahnt hat der MDV eine Kooperation mit dem Carsharinganbieter Teilauto. Im Rahmen der Zusammenarbeit erhalten MDV-Stammkunden, die zugleich Teilauto-Mitglied mit Rahmen- oder Vielfahrertarif sind, Preisnachlässe von 48 Euro pro Jahr sowohl auf den Abopreis des Verkehrsunternehmens als auch auf den Grundpreis von Teilauto.“

Am **6.5.2011** wird als jüngstes Dokument, welches auf die Thematik Carsharing verweist, der Entwurf des *Lärmaktionsplanes* auf der Internetseite der Stadt Leipzig veröffentlicht. Unter Punkt 5.6 ist dort wiederum der Ausbau des Carsharing als eine bereits laufende Maßnahme benannt. U.a. heißt es: „Zur konsequenten Nutzung des bestehenden Potenzials wurde seitens der Stadt Leipzig eine Arbeitsgruppe (AG Car-Sharing) gegründet und das Projekt „Car-Sharing 40-plus“ initiiert. Ein Ziel der Arbeitsgruppe ist es, die Stellplatzangebote (40 plus x Stellplätze) in den innerstädtischen Quartieren auszuweiten. Dies soll beispielsweise durch eine unkomplizierte Zwischennutzung/Anmietung städtischer Liegenschaften erfolgen.“

Ist es erfreulich, dass die Stadtverwaltung das Angebot des Carsharing-Anbieters zur Verdoppelung der Stationen sich so zu eigen gemacht hat, dass dies hier gleich zu einer eigenen Initiative einer bisher nicht bekannten AG Car-Sharing der Verwaltung geworden ist, oder ist dies eher ein Zeichen mangelnder tatsächlicher Struktur und Konzeption in der Verwaltung?

### III

#### **\_ Fazit.**

Fünfzehn Jahre nach der ersten politischen Initiative und acht bzw. sechs Jahre, nachdem die Förderung des Carsharing im *Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum* bzw. dem *Luftreinhalteplan* für die Stadt Leipzig verankert und in nachfolgenden Dokumenten mehrfach wiederholt und konkretisiert wurde, ist folgendes reales Ergebnis zu verzeichnen:

- Seit zwei Monaten läuft nun ein erster erfreulicher, aber noch sehr begrenzter Versuch des Einsatzes von Carsharing innerhalb der Verwaltung. Auswertung und Fortgang sind termingemäß noch offen.
- Im August 2011 tritt eine erste Zusammenarbeit über gegenseitige Preisnachlässe zwischen ÖPNV und Carsharing in Kraft, deren Bewerbung und intensive Kommunikation bisher jedoch noch aussteht.
- Drei Carsharing Stellplätze auf städtischen Flächen wurden im Juni 2010 ausgeschrieben und zwei davon tatsächlich eingerichtet (Coppiplatz und Rathaus Plagwitz). Auf Vermittlung des Planungsdezernates konnten zudem zwei weitere private Flächen für Carsharing-Stellplätze erschlossen werden.
- Die Test-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind bis heute nicht eingerichtet. Von einem *40 plus-Projekt* ist Leipzig damit noch sehr weit entfernt.
- Eine AG Car-Sharing der Verwaltung wäre ein sinnvolles Instrument verwaltungsinterner Projektsteuerung, ist aber bisher in Existenz und Wirken nicht erkennbar.
- Der vorgesehene Austausch mit Bremen, das in der *National Geographic Deutschland* (4/11) jüngst als „Bundeshauptstadt des Carsharing“ bezeichnet wurde und das seit 2009 einen Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“ umsetzt, hat bisher im Rahmen von koopstadt nicht stattgefunden.

Für fünfzehn Jahre Bekenntnis zur Beförderung des Systems Carsharing als entlastende Alternative zum privaten PKW-Besitz darf dieses Ergebnis sicher nicht als Erfolgsstory und Ausweis konsequenten Handelns gelten. Die Anzahl der Willensbekundungen hat sich in den letzten Jahren erhöht, praktische Aktivitäten werden jedoch erst in jüngster Zeit in vorsichtigem Maße sichtbar. Ein klares Gesamtkonzept zur Integration von Carsharing in ein städtisches Mobilitätskonzept ist bisher noch nicht vorhanden. Und obwohl der örtliche Carsharing-Anbieter bereits vor zwei Jahren eine Verdoppelung seiner Stationen im Stadtgebiet angeboten hat – und dies vorrangig dort, wo besonderer Bedarf der Entlastung vom privaten KfZ-Parkdruck besteht – ist bis heute kein einziger Stellplatz im öffentlichen Straßenraum realisiert worden. Damit ist gerade beim zentralen, weil die Netzdichte der Stations-Standorte und damit die Attraktivität des Gesamtsystems maßgeblich bestimmenden Punkt, bisher kein Fortschritt erzielt worden. Wären die von der Verwaltung beschlossenen Prämissen (Unterstützung bei der Standortsuche, zentrale Ansprechpartner und einheitliche Grundsätze zur Nutzung für städtische Flächen) konsequent zu Ergebnissen geführt worden, müsste es eigentlich in Leipzig mittlerweile um ein *40 plus-Projekt* sehr gut stehen.

Schaut man sich vergleichend das Engagement für Elektrofahrzeuge an, die statt für ein Hier und Jetzt zu Habendes anderes Mobilitätskonzept, derzeit nur für eine in der Zukunft liegende andere Antriebsart stehen (u.a. werden kurzfristig 10 – noch sehr teure – Elektrofahrzeuge angeschafft und Ladeinfrastruktur installiert), sieht man, dass es doch geht: Engagement und Kapazitäten in der Stadtverwaltung lassen sich zügig organisieren, Entscheidungen treffen und auch umsetzen.

Dieses Handeln sollte erst recht für das Carsharing gelten. In Leipzig gibt es mittlerweile rund 5.000 Nutzer des Carsharing. Die derzeit zur Verfügung stehenden 140 Carsharing-Fahrzeuge ersetzen ca. 1.100 private PKW und entlasten entsprechend in diesem Umfang den öffentlichen Straßenraum.

## IV

### \_ Folgerungen und Forderungen

1. Bis Juli 2011 sollten als erstes Zeichen kurzfristig die vereinbarten und angekündigten ersten beiden Stationen im öffentlichen Straßenraum tatsächlich ermöglicht werden.
2. In der Verwaltung sollte zügig die im Lärmaktionsplan avisierte AG Carsharing tätig werden – ausgestattet mit klarer Aufgabenstellung, Zuständigkeiten und Kompetenzen. Deren Aufgabe sollte die Erarbeitung eines Strategiepapiers *Carsharing in Leipzig* und die Steuerung seiner Umsetzung sein. Da alle bisherigen Fachplanungen nur Willensbekundungen, aber keine umfassende Strategie und keine konkreten Ziele und abrechenbaren Maßnahmen enthalten, sollte dies in einer eigenen Konzeption analog dem Bremer Beispiel fixiert werden. Insbesondere muss darin ein Stellplatzentwicklungsplan für die Bedarfsschwerpunkte in den innenstadtnahen Vierteln erarbeitet werden, um damit das 40-plus Angebot zu ermöglichen.
3. Die angekündigten bzw. vereinbarten Verknüpfungen von ÖPNV-Angeboten und Carsharing sollten unterstützt und gesichert werden, insbesondere auch die Integration eines Carsharing-Schalters im neuen Kundenzentrum der LVB im Merkur-Haus. Weitere mögliche Kooperationen, die noch weitere Partner wie die Deutsche Bundesbahn einbeziehen (z.B. in Hannover und Freiburg mit einer Mobilcard realisiert), sollten gemeinsam geprüft und von der Stadt unterstützt werden.
4. Parallel zur Umsetzung eines verdoppelten Carsharing-Stationsnetzes sollte eine gemeinsame Marketingkampagne von Carsharing-Anbieter, ÖPNV (LVB, MDV) und Stadt stattfinden. Ein gemeinsamer starker Auftritt dieser drei Partner kann gerade vor dem Hintergrund von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung und -politik ein positives Signal durch ein alternatives Mobilitätsangebot setzen. Positive Marketing- und Verknüpfungsmaßnahmen wie z.B. die Darstellung des Carsharing-Stationsnetzes in den Liniennetzplänen des Nahverkehrs, sind bereits aus anderen Städten des In- wie Auslandes bekannt.
5. Die Möglichkeit, im Rahmen des koopstadt-Projektes mit Bremen und Nürnberg einen Erfahrungsaustausch zu organisieren, sollte zügig genutzt werden. Bremen als Carsharing-Vorreiter ist mit seinem auch vom ADAC in einem bundesweiten Wettbewerb ausgezeichneten Mobilitätskonzeptes zur Verkehrsträgerverknüpfung zur Weltausstellung 2010 nach Shanghai eingeladen worden.
6. Für größere Bau- und Sanierungsvorhaben, für welche (vorhabenbezogene) B-Pläne erstellt werden, sollte auch die Einbindung einer Carsharing-Station vorsehen und dafür die Reduzierung des wohnungsbezogenen Stellplatznachweises ermöglicht werden.
7. Die Stadt sollte sich, solange noch keine bundeseinheitliche Regelung in der StVO geschaffen wurde, für eine Änderung der Landesbauordnung einsetzen, um den Kommunen zunächst auf diesem Wege die einfache Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen.

## **\_Quellen:**

Anfrage Nr. II/F 186 der Fraktion Bündnis90/Die Grünen: „Car-Sharing“ (1996)

Reihe „carsharingkonzepte“:

CarSharing : Teil eines neuen Dienstleistungskonzeptes für die Wohnungswirtschaft; Informationen für Bau- und Wohnungsgesellschaften, ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e. V. (1999)

CarSharing als Teil eines neuen Dienstleistungskonzeptes für die Wohnungswirtschaft : Auswertung der Befragung für vier Leipziger Wohngebiete, ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e. V. (2000)

CarSharing : Befragung in vier Leipziger Wohnungsgesellschaften; Kooperation mit der Wohnungswirtschaft, ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e. V. (2001)

CarSharing : und Öffentlicher Nahverkehr; Die ideale Ergänzung für eine intelligente Mobilität, ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e. V. (2001)

CarSharing : Neue Ideen für ein modernes Marketing; Fachtagung, ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e. V. (2001)

Projektbericht : Innovative CarSharing-Konzepte für Privatkunden und kleine Unternehmen auf kommunaler Ebene, ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e. V. (2001)

Drucksache Nr. III/2697: „Stadtentwicklungsplan ‚Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig‘“, Stadt Leipzig (2003)

Luftreinhalteplan für die Stadt Leipzig : Stand: 15.09.2005, Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie (2005)

Drucksache-Nr. IV/2624: „Luftreinhalteplan und Aktionsplan Luftreinhaltung für Leipzig - Stand der Umsetzung“, Stadt Leipzig (2007)

Anfrage Nr. IV/F 417 der Fraktion Bündnis90/Die Grünen: „Förderung von Car-Sharing“ und deren schriftliche Antwort (2007)

Drucksache Nr. IV / 3799: „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 (SEKo)“, Stadt Leipzig (2009)

Luftreinhalteplan für die Stadt Leipzig : Stand: 09. Dezember 2009, Stadt Leipzig (2009)

Drucksache-Nr. IV/4445: „Unterstützung von Carsharing in Leipzig“ (2009)

Drucksache-Nr. V/788: „Einrichtung von Stellplätzen für Carsharing im öffentlichen Verkehrsraum“ (2010)

Drucksache-Nr. V/1294: „Carsharing - Testphase“ (2011)

Leipziger Volkszeitung (LVZ) vom 9.12.2010 (S.22), vom 11.3. (S. 15), 12.3. (S.18) und 25.3.2011 sowie mehrere Beiträge der Leipziger Internetzeitung [www.l-iz.de](http://www.l-iz.de), Suchwort: Carsharing

Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig - Entwurf, Arbeitsstand 15.April 2011, Stadt Leipzig (2011)

***„Anerkennung für umweltfreundliche Verkehrskonzepte: Sachsens Umweltminister Frank Kupfer (CDU) hat jetzt das Leipziger Car-Sharing-Unternehmen Teilauto in die Umweltallianz Sachsen aufgenommen, den freiwilligen Zusammenschluss zwischen sächsischer Staatsregierung, Wirtschaft sowie Land- und Forstwirtschaft. Gleichzeitig erhielt die Firma den "Blauen Engel" - das bedeutendste deutsche Umweltzeichen. Mit der Aufnahme würdige der Freistaat die Initiative von Teilauto zur Entwicklung und Anwendung neuer umweltfreundlicher und nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Sachsen, so der Minister.“  
LVZ, 20.5.2011***